

25 april 2022

Till:  
Regionstyrelsen Västra Götalandsregionen  
Kollektivtrafiknämnden Västra Götalandsregionen  
Västtrafik

Avsändare:  
Dyröns Samhällsförening  
Tjörnekalvs Fastboendeförening  
Åstols Samhällsförening  
Bofasta på Härön  
Bohusläns Skärgårdsråd  
Skärgårdarnas Riksförbund

## Yttrande över "Förstudie inför upphandling av båttrafiken i Tjörn och Kungälv"

---

### Sammanfattning

Detta yttrande berör öarna Åstol, Tjörnekalv, Dyrön och Härön - de fyra bofasta öarna inom Tjörns kommun vars landförbindelse utgörs av väg på vatten genom färjelinjerna 361 respektive 362.

Vi är oroliga över att Västra Götalandsregionen inte ser de samband som finns mellan färjetrafiken och skärgårdsutvecklingen. Det är avgörande för öarna att färjan fungerar och vi avvisar härmed förstudiens förslag på neddragningar. Det finns inga måldokument för levande skärgård med i förstudiens grundmaterial och heller är ingen konsekvensanalys genomförd. Vi vill med detta yttrande belysa och lyfta att detta saknas och utan det är det inte möjligt att fatta hållbara beslut om den framtida perioden för färjetrafiken i området. Målet om levande året runt-bebodd skärgård måste säkras samt det nationella miljömålet "Hav i balans och en levande året runt-bebodd kust och skärgård" måste säkras.

### Bakgrund

Infrastruktur i skärgården är unik och unika modeller behöver utvecklas på grund av de specifika lokala och geografiska förutsättningarna. Färjetrafiken i skärgården utgör den fasta infrastrukturen för öarnas befolkning och företag och utgör väg på vatten. Vi menar att infrastrukturens roll är att arbeta med ett perspektiv som tar utgångspunkt i bofasta människors vardagsliv med samma frihet och rättigheter som finns i andra samhällen. Detta yttrande ska ses som de berörda ö-samhällenas bidrag till en förbättrad och kompletterad förstudie med fokus på det jämlika Västra Götaland där varje människa har rätt att delta i samhället på jämställda och jämlika villkor (RUS, 2021-2130).

Sverige har åtagit sig att arbeta med landsbygds- och skärgårdsutveckling enligt EUF-fördraget (Fördraget om Europeiska unionens funktionssätt) artikel 174 med målet att ha en bofast befolkning i hela landet. EU:s

lagstiftning har som mål att stärka förmåga och ansvar för en god utveckling av ö-regioner. Sverige har skrivit på EU-fördraget och förbundet sig att agera för en god skärgårdsutveckling och har rätt att få finansiering från EU för detta arbete. Sverige arbetar också nationellt för landsbygdsutveckling samt regionalt genom till exempel Regional utveckling och samverkan (RUS) och Nationell strategi för hållbar regional utveckling.

Vi ser processer som denna förstudie - samt processer bakom besluten - som ligger till grund för upphandlingens utformning och krav, som viktiga led där regionen kan och bör sammanlänka olika mål för landsbygdsutveckling. Mål som finns på lokal, regional, nationell och EU-nivå.

Den demokratiska gången med samråd och medborgarnas involvering är viktig. En sådan process kan då lägga grunden för hållbar och varaktig infrastruktur för skärgården de kommande decennierna. När det i upphandlingar som denna inte sker en sådan genomlysning finns en reell risk att underlaget baseras på normer som gäller för kollektivtrafik för land och leder fram till beslut som leder till försämrade infrastruktur och motverkar landsbygdsutveckling i skärgården.

Vikten av en levande skärgård med åretruntboende kan inte nog understrykas. Den nationella organisationen Skärgårdarnas Riksförbund (SRF), som uppbär statliga medel, arbetar för levande ö-samhällen och skärgård genom att samla kompetens och strukturer och utgör remissinstans. Organisationen är en part med spetskompetens om skärgårdens villkor och de bofasta öarnas behov, och verkar inom och genom mot myndigheter och beslutsfattande organ (skargardarna.se). Mot bakgrund av färjornas roll som infrastruktur i Sveriges skärgårdar och den livlina de utgör för öarnas befolkningar har Infrastrukturdepartementet och Skärgårdarnas Riksförbund tagit ett initiativ till att, tillsammans med NOD (Nationellt organ för dialog och samråd mellan regeringen och det civila samhället), göra en genomlysning av färjetrafiken i Sverige samt den lagstiftning som finns både nationellt och på EU-nivå. Ett första möte med NOD skedde den 11:e april. <https://skargardarna.se/2022/04/01/nationellt-organ-for-dialog-och-samrad-mellan-regeringen-och-det-civila-samhallet-nod/>

Regeringen har dessutom gett kommunerna utökade uppdrag att arbeta med ökad demokrati och deltagande, vilket också är tydligt i RUS. I processer kring infrastruktur och färjetrafik i skärgården, behöver civilsamhället och de bofasta på öarna ha tolkningsföreträdare och ingå i dialogen där underlag och riktlinjer tas fram i en upphandlingsprocess. Det handlar om de boendes möjlighet att komma till arbete, skola, vård, kommunhus och deltagande i samhällslivet. Skärgårdens förhållanden är alltid unika och lokala parametrar är nycklar för hur infrastrukturen kan och bör byggas och fungera. Om beslutade lagar, direktiv, nationella och regionala mål inte följs resulterar det i avfolkning av skärgården och dess öar. Utan en bofast befolkning kan heller inte den för kommun och region lönsamma turismen fungera.

För de bofasta öarna i Tjörns kommun är färjan en livlina. För färjelinjerna detta yttrande omfattar finns knappt någon del av ö-samhällena som inte berörs av färjan. Allt från mat till äldre, biblioteksböcker, vårdmaterial, ambulans, skolbarn, yrkesarbetande, hantverkare, hemtjänst och hemsjukvård fraktas av färjan dagligen. Förutom dessa livsviktiga funktioner används färjan till att möjliggöra aktiviteter och evenemang på öarna året runt, vilka också besöks av många turister, samt för det rörliga friluftslivet. Att föreslå nedskärningar för färjan är att föreslå stora försämringar för hela ö-samhällena. Vi menar att en mer ingående undersökning av de förhållanden som råder på öarna samt en konsekvensanalys av försämringar måste göras.

Vad händer med en ö-familj om de vuxna inte kan ta färjan till och från jobbet? Vad händer med de äldre hemtjänsten har svårt att schemalägga sina turer pga turlistans utformning? Hur ska hemsjukvården kunna sköta patienter med omläggningar och provtagningar när färjan drar ner på turer mitt på dagen? Färjan existerar i och utgör navet i en komplex väv av infrastruktur, kommunal och regional service, annan service, människors vardag och arbete, barnens skolgång, ungdomars deltagande i fritidsaktiviteter, SOS-utryckningar och transporter av livsmedel, sjukvårdsmaterial, snöröjningsfordon, byggnadsmaterial och begravningsfordon.

Öarna har befolkningar i alla åldrar och i olika situationer. Barn ska födas, besök till vårdinrättningar ska göras, barnen ska till skolan, hemtjänsten ska hjälpa äldre med middagen, varor ska till affärerna, restaurangerna och caféerna. Människor arbetar skift och på obekvämt arbetstid; de jobbar på industrin, på sjukhuset, på förskolan och i hemtjänsten. De jobbar också på öarna, på Tjörn, i Stenungsund, norrut i Bohuslän, söderut i Kungälv och Göteborg, österut på landsbygden. Resor till och från öarna görs med färjan, allt knyts samman med färjan. Också akuta sjukdomsfall och händelser av nöd och död.

Mot bakgrund av detta vill vi se tydligare hur regionen i den här upphandlingsprocessen bidrar till att uppnå en levande skärgård och gå i den beslutade inriktningen som EU, stat och region fastslagit. Därför ser vi att nedan kompletteringar behöver göras.

## Behov av kompletteringar av Förstudien

För att öarna Tjörnekalv, Åstol, Dyrön och Härön ska kunna fortsätta vara bofasta samhällen med en året runt-boende befolkning krävs följande infrastruktur som vi listat nedan. För ytterligare detaljerade synpunkter på Förstudien se s. 9.

Så här fungerar det idag med vissa undantag\* och detta måste också utgöra **skall-krav** i upphandlingen:

- **Transport av gods**
  - Fungerande livsmedelstillgång och apotek.
  - Fungerande post- och paketutlämning.
  - Godstransporter till privatpersoner och företag.
  - Transporter av fordon och kärror, golfbilar, cyklar, mopeder, barnvagnar.
  - Transport av biblioteks- och kulturartiklar
- **Persontrafik**
  - Fungerande resor till skola och barnomsorg
  - Fungerande arbetsresor, inkl vardaglig pendling till och från jobb för skiftarbeten/ob-tid
  - Fungerande möjligheter till delaktighet i samhället och en meningsfull fritid.
- **Samhällsservice - Sjukvård och räddning**
  - Fungerande räddningstjänst inkl ambulans och brand.
  - Frakt av rullstolar, rullatorer, permobiler.
  - Fungerande kommunal service inkl matlådor, hemtjänst + hemsjukvård hela dygnet = jour ombord på färjan för nattpatrull, larm, brand, ambulans osv
  - Fungerande resor till och från sjukvårdsenheter och besök på dessa.
- **Kontinuerlig samverkan mellan kommun, region och samhällsföreningarna på öarna**
- **Reservfärja och reservhamn**
  - Hakefjord som reservfärja som är anpassad efter rådande förhållanden.
  - Reservhamn i Kårevik är nödvändigt vid dåligt väder.
  - Riskanalyser vid användning av andra färjor behöver genomföras.
- **Fortsatta möjligheter till lokala arbetstillfällen för befolkningen**

\* **undantagen i dagsläget är:** 1. Tjörnekalv vars hållplats ännu inte tillgänglighetsanpassats trots beslut på detta; 2. när dagens reservfartyg M/S Tjörns trafikerar linjen; 3. Ambulans kan inte köra ombord idag men det har redan Förstudien adresserat med den nya färjan; 4. Härön har modifierade lösningar samt saknar vissa lösningar som behöver uppdateras i dialog med bofasta på Härön.

Vi ser snarare att det är mer rättvisande och samhällseffektivt att vända på perspektivet och inte tänka främst kollektivtrafik; istället utgå från att färjan finns, är bemannad dygnet runt och se vilken resurs detta är för skärgården för att upprätthålla och bygga en god infrastruktur mellan Tjörn och öarna. Hellre än att dra ner utöka färjans uppdrag som allt-i-allo-instans och infrastruktur och nyttja resursen ännu mer för framtiden, till goda förbindelser, god äldrevård, god postgång, god räddningstjänst, goda sjukresor. Då blir den nya färjan och färjelinjen en god investering både i miljön och i samhällsbygget, och för levande åretruntsamhällen. Kan

räddningstjänst, brand och ambulans rycka ut undviker vi att nödläget blir en potentiell katastrof. Att ha en bemannad färja dygnet runt gör att säkerhet och utryckningstid blir avsevärt bättre. Befolkningen är redo att bistå genom frivilliga räddningsresurser såsom IVPA. EUF- fördraget säger just det; att de lokala geografiska förutsättningarna ska lägga grunden för infrastrukturen. Den samlade erfarenheten visar att den vägen är mer framgångsrik än att försöka anpassa och tvinga in färjan och strukturen i skärgården till en landbaserad urban norm.

#### - **Frågan om konsekvensanalys**

Vi undrar på vilka grunder förstudien föreslår en produktionsminskning med cirka 33%. Linjen utgör väg på vatten för en bofast befolkning samt resandet på linjen ökar varje år. Vi undrar också varför kostnader ska minskas när det finns medel att söka för kostnader.

Vi ser att neddragningar på turlistan och andra försämringar leder till att människor inte kan resa till sina jobb. Då kommer öarna förlora bofast befolkning och utvecklingen blir negativ. Vi ser en risk för negativa spiraler med en utveckling mot att öarna endast blir turistmål sommartid. Förstudien har ett fokus på fritidsresor och på en ökad prognos för dessa. Vi ifrågasätter det fokuset och ser att det saknas fokus på färjans roll året runt för de boende och inte bara på turism.

Vi ser att det finns en risk att regionen nu fattar beslut om upphandlingsunderlag som kommer leda till kraftiga försämringar som leder till att det blir svårt att ta sig till och från arbete, skola, vård, service och föreningsliv när allt mer fokus läggs på att utöka resor för turistsäsongen. Livet och vardagen pågår året runt, alla årets dagar och veckor precis som på fastlandet.

Neddragningar och förändringar utan genomlysning och konsekvensbeskrivning som omfattar alla funktioner färjan medför framtida problematik både för öarna, kommun och region. Det kan bli kostsamt och är inte hållbart.

Vi uppfattar att Förstudiens fokus ligger mer mot att se kortsiktigt på färjan som bara en rese möjlighet bland andra och att den missar att i skärgården är färjan inte endast kollektivtrafik utan utgör väg på vatten, andra alternativ finns inte.

Vi är oroliga över att regionen ännu inte ser de samband som finns mellan färjetrafiken och skärgårdsutvecklingen eftersom att inga måldokument finns med i förstudiens grundmaterial och heller ingen konsekvensanalys är gjord.

Vi vill med detta yttrande belysa och lyfta att detta saknas och utan det är det inte möjligt att fatta kloka beslut om den framtida perioden för färjetrafiken i området. Andra problem kommer när öarna avfolkas som också måste belysas i en riskanalys.

Vi ser att förstudien missar de utvecklingsmöjligheter som finns i att stimulera för mer användning av färjan samt för god skärgårdsutveckling, särskilt kopplat till att vi vet att de bofasta på öarna har ett lägre inkomst-snitt än andra delar av landet samt att Västtrafik har höga priser för resande. Det är mer proaktivt att se över de möjligheter väg på vatten innebär samt implementering av EUF-174 och se över hur bofasta kan få ett reducerat pris eller omfattas av andra typer av resekort än idag. Vi behöver inte invänta processen med NOD som vi hänvisat till ovan för att vara proaktiva och fatta kloka och hållbara beslut för en bofast skärgård. Vi ser gärna att en upphandlingsprocess kan innehålla proaktiva beslut för kommande period. Kanske kan regionen och Västtrafik visa vägen för andra regioner med exempel om implementering av EUF-174?

Vi ser också att viktiga parametrar saknas. Text bedöms inte befolkningen på de berörda öarna kunna öka pga att inte nybyggnation planeras. Detta är felgrundad slutsats. De bofasta öarna i Tjörns kommun har alla stora möjligheter till en större bofast befolkning då ett stort antal fastigheter idag används endast som fritids- och sommarhus. Ett led i skärgårdsutvecklingen och ett mål för hållbar utveckling är att se potentialen i och verka för att dessa fastigheter blir året runt-bostäder igen. En ökning av året runt-boende i befintliga bostäder (igen) drar snabbt upp antalet bofasta och vardagsresenärer med färjan. Öarna har stora möjligheter till att få fler invånare i befintliga hus, utan nybyggnation.

Vi förstår att avsikten med Förstudien inte är att utveckla öarnas livaktighet. För att säkerställa målet om en levande året runt-bebodd skärgård måste Västtrafiks uppdrag kompletteras med dessa mål inför upphandlingen. Vårt yttrande avser att uppmärksamma Regionstyrelsen och Kollektivtrafiknämnden så att en sådan komplettering genomförs och utveckling och avfolkning förhindras.

Vi saknar också skrivningar som klargör färjans roll som väg på vatten och vi hänvisar till Cabotageförordningen som beskriver detta, varför det är viktigt att förtydliga det.

Att förstudien använder sig av begrepp som "Öppettider" för turlistans utformning ser vi som problematiskt och missvisande då en väg inte ska ha öppettider; turlistor och jourberedskap måste ses i sitt skärgårdsuppdrag för en bofast befolkning och deras rättigheter att kunna resa till och från land för arbete, skola, vård, service, deltagande i samhället. Allt detta finns tydligt beskrivet i RUS och Nationell strategi för hållbar regional utveckling, samt i EUF-fördraget artikel 174.

Vi ser en fara med att stadens normer kring kollektivtrafik i form av bussar och spårvagnar appliceras i ett område och i en struktur där den inte är applicerbar. Här behöver och ska andra aspekter implementeras och ligga till grund för beslut och planering för kommande perioder. Därför finns text EUF artikel 174.

Vi uppfattar att Förstudien behöver kompletteras med mål om en levande skärgård, samt med tydligare skall-krav för upphandlingen för att processen inte ska styra mot en avfolkning av öarna.

- **Behåll turtätheten på morgon, dag och kväll**
- **Behåll juren nattetid för utryckningar (ambulans, brand, hemtjänst, hemsjukvård)**

#### **- Häröns färjetrafik**

I förstudien står det att Härön är nöjda med befintligt turutbud. Detta är felaktigt då Häröborna framfört att de behöver utökade möjligheter att kunna arbetspendla och göra service-resor i vardagen på morgon och kväll. Upphandlingen bör ha som skall-krav att turlistan ska ge utökad service till öborna i dialog med de bofasta inför varje ny turlista, i enlighet med att färjan utgör väg på vatten och är infrastruktur. Häröborna har i många år fått avstå från aktiviteter eftersom det inte varit möjligt att resa till och från ön på morgon och kväll, som andra kommuninvånare haft självklar möjlighet till. Öborna har idag ingen möjlighet att utöva text sportaktiviteter, kulturaktiviteter, delta på kommunala möten mm.

Jour saknas på färjan idag och bör läggas in som ett skall-krav så att också öbor på Härön omfattas av samma rättigheter om trygg och säker vård, utryckningar, hemtjänst med mera, samt utreda färjans möjligheter att ta över utryckningar från SSRS. Samhället förlitar sig på frivilliginsatser på ön och av SSRS och bidrar inte till att ge en likvärdig vård och omsorg för Häröborna.

## - Medel från stat och EU att söka

Vi ser i Förstudien samt genom möte med Västtrafik (23 mars 2022) att inga statliga eller EU-medel söks för färjetrafiken på våra linjer 362 och 361. Det finns statliga medel att söka som kan täcka 83-85% av kostnaderna samt EU-medel för omställning till eldrift genom EU-sekretariatet Clean Energy for EU Islands. Dessa medel är till för att infrastruktur i skärgårdar ska kunna förbättras och utvecklas och färjorna vara både en livlina och väg på vatten i vardagen för befolkningen, och kunna ställas om till eldrift.

Vi uppmuntrar till att dessa medel används och ser att den finansieringen kan bidra till en proaktiv dialog om och process för skärgårdsutveckling, god infrastruktur och omställning till en renare skärgårdsmiljö. Det måste säkerställas att det finns möjligheter att snabbbladda och bygga ut ledningsnätet så färjan kan klara sitt uppdrag. Västtrafik är informerade om möjligheten att söka medel för detta av EU programmen "Horizon" och "Life" via Clean Energy for EU Islands (CE4EUI).

## - Tekniska förutsättningar för en ny färja; skall-krav samt bemanning och tidsplan

I förstudien saknas tekniska specifikationer för det nya fartyget, både när det gäller eldrift, godshantering och annan kapacitet.

Godshanteringen måste finnas med som ett skall-krav i upphandlingen, för både privatpersoner och företag.

Det måste säkerställas att det finns möjligheter att snabbbladda och bygga ut ledningsnätet så färjan kan klara sitt uppdrag. Västtrafik är informerade om möjligheten att söka medel för detta av EU programmen "Horizon" och "Life" via Clean Energy for EU Islands (CE4EUI).

Färjan utför och utgör också en mängd andra tjänster och roller, se lista ovan, dessa ska också vara skall-krav i upphandlingen.

Utan specifikation för det nya fartyget och upphandlingen av trafiken är det svårt att säkerställa att det nya fartyget klarar av att upprätthålla den roll färjan har i skärgården som infrastruktur.

Om inte batterikapacitet och laddningstider lever upp till kravet står linjen utan kapacitet. Då måste linjen trafikeras genom att köras på miljöanpassat bränsle (HVO).

Hur ser underlaget för kapaciteten ut? I vilken omfattning kommer hybridanvändning ske?

Hur ser underlaget ut för möjligheter med snabbbladdning och hybridkörning kopplat till väderförhållanden, D-farvatten, vind- och våghöjd över året och andra faktorer måste kalkyleras?

De kriterier som ställs för den nya färjan kommer forma och avgöra i vilken utsträckning färjan kan köra och vilken turlista som kan hållas. Detta är särskilt viktigt när planering av elfärja görs i en tid när tekniken är i en utvecklingsfas. Hur ser prognoserna ut för eldrift 2024?

Detta gäller också uttryckningar med ambulans och räddningstjänst, samt hemtjänst och hemsjukvård. Utan de rätta tekniska specifikationerna är vi rädda att färjan blir liggandes och inte kan göra uttryckningar. Vi saknar bakgrund och studier som visar vilken kapacitet en färja med eldrift kan väntas ha med den teknikutveckling som finns för att kunna göra uttryckningar när som helst under dygnet.

**Vi saknar en tydlig specifikation över vad den nya färjan måste klara av för att få trafikera linjen och vara infrastruktur för området. Upphandlingskriterierna måste specificera färjans samtliga roller och hur dessa ska kunna skötas 24/7, veckans alla dagar, årets alla dagar.**

Samma krav måste ställas på reservfartyget, då också det ska kunna utföra alla roller och upprätthålla infrastrukturen. Vi ser det som en risk att förstudien vill ha ett reservfartyg för två olika linjer eftersom det kan innebära att reservfartyget inte kan trafikera linjen i samma utsträckning. Vi ser det som viktigt att Hakefjord kan vara reservfartyg för linje 361 som är byggt för de specifika förhållandena här. Färjan är också betald med statliga medel för att vara en del av infrastrukturen här för oss.

Hur ska färjan kunna ta ambulans i hårdare väder? Om inte färjan kan ta ambulansen vad händer då? Vad händer när reservfärjan kör? Hur ska kedjan se ut? Detta för också specificeras.

Detsamma gäller infrastrukturen som behövs för att ladda fartyget. Vi saknar underlag och tidsplan för den byggnationen, hur många och vilka hamnar som ska ha laddningskapacitet, bygglov och förändringar i hamnar. Ska fler än ett fartyg kunna ladda på Rönnäng samtidigt? Hur ska det utformas och när kan det vara klart? Hur ska Rönnängs brygga utformas om flera linjer ska ha samma hemmahamn? När kan den infrastrukturen vara på plats och vem ansvarar för vad mellan kommun och region?

Förstudien saknar en tidsplan för hur omställningen till en elfärja ska se ut, hur teknik och infrastruktur ska implementeras i befintlig färjetrafik. Det finns inget underlag som visar ombyggnation kajer, utbyggnad för laddning och elnät, ska laddning på öarna också vara möjlig och isåfall på vilka och hur ska det se ut? Vi saknar specifikation för samtliga hamnarna och hållplatserna/kajerna där varje ö är beskriven kring hur hållplatsen ska se ut och vad den ska klara att försörja färjan med.

Vi begär en komplettering av förstudien där en tidplan görs som beskriver förloppet och implementeringsprocessen.

Vi saknar också en tydlighet i att färjorna måste vara bemannade dygnet runt för att kunna göra uttryckningar med ambulans, räddningstjänst, hemtjänst och hemsjukvård. Vid händelse av brand är dessutom färjan en evakueringsväg för tätbebyggda öarna såsom Åstol.

Här är vi rädda att en Förstudie som inte adresserar allvaret och omfånget i rollerna som färjan som infrastruktur har samt vilka tekniska specifikationer som måste säkerställas innan upphandling sker kan äventyra säkerhet och möjligheter för människor att bo och driva företag på öarna, året runt.

Utan dessa kriterier riskerar skärgårdsutvecklingen gå bakåt och som vi beskriver tidigare blir upphandlingen istället ev avfolkningsstrategi för öarna. Det tro vi inte är syftet eller målet för förstudien eller upphandlingen, men utan kompletteringar kan det bli resultatet. Vi ser också risker med att upphandlingsunderlaget kan komma att överklagas och allt försenas om inte underlaget förbättras.

### **Fortsatt process; samråd och dialog**

Detta yttrande är framtaget i samverkan mellan Dyröns Samhällsförening, Tjörnekalvs Fastboendeförening, Åstols Samhällsförening, bofasta på Härön, Bohusläns Skärgårdsråd, Skärgårdarnas Riksförbund och Tjörns kommun.

Vi samverkar löpande och kontinuerligt kring skärgårdens villkor och behov och öarna har aktiva samhällsföreningar. Processer som denna fördjupar och förbättrar vår samlade kunskap samt synliggör vikten av ett aktivt civilsamhälle och arbetet med att möjliggöra deltagandet i demokratiska processer för dem de

berör och omfattar. Tolkningsföreträdet och den levda erfarenheten bör alltid implementeras aktivt för att samhällsbyggandet skall vara demokratiskt och hållbart över tid, både ekonomiskt och ur andra aspekter.

Förstudien presenterar att samverkan med berörda samhällen gjorts men här finns en brist i underlaget då öarna inte varit med. Här har viktiga och avgörande delar hoppats över, vilket är en risk pga bristerna i underlaget, och vi ser att dessa delar kan göras nu och läggas in i processen.

Öarna vill och bör bjudas in och vara en dialogpart och referensgrupp i planeringsarbetet med upphandlingskriterierna, i enlighet med RUS och övriga styrdokument för regionens arbete. Det gemensamma målet om en levande skärgård delar vi och en samverkan för detta ser vi positivt på. Öarna ser fram emot att få en god dialog med regionen kring skärgårdens infrastruktur, villkor och utveckling.

**Kom gärna hit och hälsa på, åk med färjorna, se vår vardag och besök våra öar och erfar skärgårdens unika förhållanden.**

### **Kontakta oss gärna för förtydliganden och frågor:**

Åstols Samhällsförening  
Margareta Bohlin ordf.  
[margareta.bohlin@psy.gu.se](mailto:margareta.bohlin@psy.gu.se)  
070-3145575

Tjärnekalvs Fastboendeförening,  
Susanna Leibovici ordf.  
[susanna@leibovici.se](mailto:susanna@leibovici.se)  
0706-584267

Dyröns Samhällsförening,  
Leif Göbel ordf.  
[leif.gobel@telia.com](mailto:leif.gobel@telia.com)  
0708-425210

Bofasta på Härön  
Laila Mattiasson bofastrepr.  
[clm@buhalla.se](mailto:clm@buhalla.se)  
0708-112619

Skärgårdarnas Riksförbund samt Bohusläns Skärgårdsråd  
Anetté Larm Johansson verksamhetsledare SRF  
Lena Kjellman ordf. BSR  
Lotten Hjelm ordf. SRF  
[info@skargardarna.se](mailto:info@skargardarna.se)  
+46 (0)70 600 40 27



## Detaljerade synpunkter på Förstudien s 1-44:

Nedan följer flera exempel på synpunkter på Förstudien utifrån den verklighet som boende på öarna har att förhålla sig till. Citat från förstudien skrivs kursivt och våra kommentarer i fetlagd text..

- s. 2 Samråd med de berörda öarna saknas i den utsedda arbetsgruppen och i processen.
- s. 5 *“Avtalen består av båttrafik vars syfte är att skapa en kollektivtrafikförbindelse för de boende mellan öarna och annan kollektivtrafik. I dagens avtal finns även utöver uppdraget kollektivtrafik ytterligare tjänster så som ambulans och varutransport till öarna.”* **Färjans främsta funktion är att vara infrastrukturen mellan öarna och stor-ön Tjörn för de som bor och verkar på öarna. Den främsta funktionen är inte bara att sammanbinda med annan trafik utan att vara vägen/förbindelsen mellan öarna och Tjörn, alltså att utgöra väg på vatten.**
- s 5. *“Förstudien har följt Västtrafiks process Genomföra förstudie inför trafikupphandling.”* **Vi menar att processen är byggd på urbana perspektiv som inte kan appliceras på en åretruntboende skärgård där geografi, behov, omständigheter och infrastruktur ser ut på ett annat sätt. Samråd med skärgårdsbefolkningen och kunskap om skärgårdens unika förutsättningar saknas.**
- s 5. **Ambulansuppdraget och varutransporter till butikerna på öarna specificeras i studien. De övriga uppdragen färjan har bör också specificeras här såsom: Post, hemtjänst, hemsjukvård, mat från kommunen, skolskjuts, räddningstjänst, mopeder och cyklar, rullstolar, permobiler, frakter för privatpersoner och företag, byggmaterial, återvinningsmaterial; hela infrastrukturrollen för färjan bör tydliggöras.**
- s 6. **Styr/Måldokument för skärgårdsutveckling inom VGR saknas i processen och Förstudien kan då ej leva upp till målet** *“Inför upphandling ska en förstudie genomföras. Den ska tydliggöra vad som ska upphandlas, med hänsyn taget till hur det ser ut idag, samt ta i beaktning framtida planer och målsättningar som kommer att påverka kollektivtrafiken under den kommande avtalstiden.”*
- a) **Antalet registrerade resor är en oklar uppgift då till exempel barn som reser med på en vuxens periodbiljett inte blir synliga. Det är otydligt huruvida dessa siffror baseras på biljetter eller på det faktiska antalet resande som personalen räknar för Transportstyrelsen. Resandet på linje 361 ökar varje år enligt Tjörns hamnar AB.**  
  
b) **Bakgrundsinformation om coronaperioden saknas. Perioden med restriktioner innebar ett lägre antal resande eftersom öbor och andra blev instruerade av FHM att undvika resor samt att ge plats till dem som måste resa. Många arbetade hemifrån. Detta måste räknas in för prognoser för kommande års resande.**
- s 10 *“Idag reser de flesta på enkelbiljett eller kontoladdning, därefter kommer resor på periodbiljett och sist ser vi en liten del skolresor.”* **Relevant historik om att Skärgårdskortet försvunnit saknas och hur det påverkar valet av biljett samt antal resor. Bofasta efterfrågar ett kort som gör resandet mer ekonomiskt hållbart och att det finns andra priser för de bofasta. Översyn av detta bör finnas med i förstudien, se bilaga från SRF om prissättning av väg på vatten.**  
  
*“Slutsatsen av resandeanalysen i denna förstudie visar på att resandet är stabilt under lågsäsong och ökar markant under sommarmånaderna.”* **Det ska också tilläggas att färjan under sommartid förvandlas till ett turistfartyg. Många gånger blir färjan full och både heltidsboende och deltidsboende som är på väg till sina arbeten blir hänvisade till nästa tur och kan inte följa sina arbetstider. Detta relaterar också till s 42 och fartygets pass-kapacitet.**

- s. 11 Det låga antalet inställda turer hänger ihop med val av fartyg. Val av reservfärja är lika angeläget för linje 361 för att upprätthålla servicen. Den nuvarande ordinarie färjan är anpassad efter de förhållanden som råder vid dåliga väderförhållanden. Vid riktigt dåligt väder är det att färjorna fortsatt kan lägga till vid den befintliga reservhamnen.
- s 12 Här bör det tilläggas att många synpunkter inkommit ang bristande tillgänglighet för hållplatsen på Tjörnekalv och förseningen av att få ny ramp på plats. Extrema hög- och lågvatten försvårar läget ytterligare.

Tillköp. Finns goda grunder för ett bofastkort. Bofasta efterfrågar ett kort som gör resandet mer ekonomiskt hållbart och att det finns andra priser för de bofasta. Översyn av detta bör finnas med i Förstudien, se bilaga från SRF om prissättning av väg på vatten. Tillköp för alla bofasta inkl ungdomar utöver skolkorten. Incitament för och direkt påverkan på en hållbar utveckling för skärgården och ökat resande med färjorna. Detta är viktigt mot bakgrund av s 24 som fastslår "Öarna skiljer sig något mot fastlandet vad gäller inkomstnivåer där boende på öarna i regel har lägre inkomster."

Ambulansuppdraget och alla andra funktioner bör listas och presenteras på samma sätt. Se punkt 4 ovan.

- s 16 "M/S Hakefjord är huvudfartyg för linje 361 och tar totalt 120 passagerare. Det är något för stort för vintertrafiken, men bättre dimensionerat för sommartrafiken, baserat på dagens tidtabell."

Detta bör justeras med att volymen passar under helger och storhelger också under vintertid då antalet resenärer ökar. På Åstol till exempel, har deltidsboende ökat längden på vistelserna, arbetar hemifrån men väljer också att pendla. Det är en positiv utveckling som kan och har lett till permanent bosättning. Att försämra möjligheterna att resa är i direkt motsättning till ett levande året runt-samhälle.

- s 21 "Bryggorna är i bra skick och inga större renoveringsarbeten är planerade inom en nära framtid." Bryggan på Tjörnekalv saknar fortfarande tillgänglighetsanpassning med ramp som beslutades tillkomma 2017. Kajen är i mycket dåligt skick och renoveringen av den har skjutits upp sedan 2017. Planering och verkställande av åtgärderna ska samordnas med samhällsföreningen på Tjörnekalv och Tjörns kommun och utifrån andra behov för elfärja såsom laddplatser.
- s 23 "Nedan följer en sammanställning av hur kollektivtrafikens marknad och förutsättningar ser ut idag i området samt vilka utbyggnadsplaner som finns för de kommande åren" samt "Vem är kunden? Demografiska förutsättningar". **Öbor på de bofasta öarna är inte kunder. Färjan och kollektivtrafiken är öbornas och skärgårdens infrastruktur. Se bilaga från SRF ang Väg på vatten. Att tala om infrastruktur och väg på vatten är nödvändigt för att omfatta de behov som finns och uppfylla medborgerliga rättigheter i enlighet med EUF- 174.**

"För att kunna skapa en attraktiv kollektivtrafik som man vill resa med är det viktigt att förstå kundens behov. Vissa behov har många kunder gemensamt, medan andra behov varierar mellan olika områden. För att kunna identifiera och tillgodose de olika kundernas behov är det viktigt att förstå vem kunden är. Inom arbetet med förstudien har flera olika demografiska förutsättningar tagits fram och analyserats med hjälp av programmet Remix. Exempel på vad som har analyserats är åldersstrukturer, utbildningsnivå, hushållens inkomster, utländsk bakgrund, antal barn, bilinnehav, förvärvsarbetande och arbetsökande med mera." **Samråd med den bofasta befolkningen saknas i processen och fakta saknas om öarna och skärgården. Vi föreslår samverkan mellan berörda parter inkluderat Skärgårdarnas Riksförbund och att medborgare genom samhällsföreningarna utgör referensgrupp i processer som dessa.**

- s 25 *“Service i form av matvarubutik finns på Åstol och Dyrön. Övriga öar är beroende av kommunikationer till andra områden för att kunna handla mat. Vård, större handelsområden och skola behöver samtliga öbor ta sig till fastlandssidorna för att nå.”* **Tillägg bör göras som förtydligar att butiken på Dyrön förser flera öar som saknar egen matbutik med livsmedel via färjorna från båda hamnarna på Dyrön. En viktig del av servicen och infrastrukturen. Precis som det står är färjan en nödvändig del av infrastrukturen för att nå vårdinrättningar, kommunal service med mera. Tjörnekalv har en relativt låg medelålder och en annan åldersstruktur än vad som anges.**
- s 25 *“Naturreservaten och topografin innebär en begränsning vad gäller tillgänglighet till och utveckling på öarna.”* **Naturreservaten är en tillgång för öarna och samhället i stort och bör inte beskrivas som en belastning eller ett hinder.**
- s 25 *“Tillgänglighet till kollektivtrafiken. En god tillgänglighet till kollektivtrafiken är viktigt för att man ska se kollektivtrafiken som ett resalternativ. “ Färjorna, kollektivtrafiken i skärgården är inte ett “resalternativ”. Färjorna som infrastruktur kan inte reduceras till detta. Ej heller finns det alternativ för de som bor på öar utan fordon. Färjan utgör väg på vatten. Se bilagor.*
- s *“Andra lokala målpunkter är restaurangerna samt bastun på Dyrön kan nämnas som en lokal målpunkt.”* **Målpunkter på öarna som anges ovan är ur en besökares perspektiv. För den bofasta befolkningen finns fler målpunkter såsom föreningslokaler, kyrkor, affärer, idrottsanläggningar och annan föreningsverksamhet, resor mellan öarna till dessa görs därför också. Målpunkter iland är också den service som inte finns på öarna tex återvinningscentraler, kommunal service, kommunens lokaler och kontor, sjukvård mm. Turtätheten är viktig för att dessa ska kunna nås och nyttjas i vardagen.**
- s 27 *“Vård. Det finns idag inga vårdinrättningar på någon av öarna, varför tillgängligheten och möjligheten att snabbt ta sig till vårdinrättning anses som mindre bra.”* **Därmed är turtätheten avgörande för öbornas möjlighet till vård.**
- s 27 *Arbetspendling Härön.* **På grund av hur turlistan ser ut idag kan inte arbetspendling göras. Det finns inga turer att åka med till och från arbete/studier. Turlistan behöver förbättras med turer morgon och kväll för att möjliggöra för arbetspendling. Särskilt med tanke på den nybyggnation som nu görs på ön och ambitionen om inflyttning av nya bofasta.**

*“Dyrön, Åstol, Lövön, Algoön, Brattoön. Cirka 90 personer pendlar från dessa öar till arbetsplatser på fastlandssidorna. Arbetsplatsområden som sticker ut är Rönnäng, Wallhamn och Skärhamn. Ett fåtal har arbete i centrala Kungälv, Stenungsund och Göteborg. Cirka 30 personer pendlar inom ö-området.”* **Denna beskrivning är inte fullständig och personer pendlar i fler än nämnda riktningar för både arbete och studier; till exempel till Orust, Uddevalla och norrut, samt Trollhättan och andra orter. För dessa resor fungerar inte buss istället för bil. Resor med buss och tåg fungerar bara mot Stenungsund, Kungälv och Göteborg. Tjörnekalv har en stor procentuell arbetspendling, som saknas här. Det finns en stor arbetspendling till och från Åstol, Dyrön och Tjörnekalv särskilt under perioden september-maj.**

**När det gäller utbyggnad är det missvisande att endast se till nybyggnation. I dagsläget står flertalet hus tomma på samtliga fyra öar under den största delen av året och det finns en stor potential i att flera hus blir permanentbostäder igen eller brukas på andra sätt under hela året. Med den utvecklingen ökar antalet bofasta öbor och vardagsresorna ökar.**

*“Det är svårt att avgöra hur stor den generella resandeökningen förväntas bli under avtalstiden, men tidigare resandeökningar har främst berott på ett ökat fritidsresande och det är även där potentialen bedöms ligga framöver, varför det måste vara möjligt att utöka kapaciteten om resandet skulle öka.”* **Resandet hålls uppe av god turlista som möjliggör arbetspendling och serviceresor så att alla oavsett arbete (skift, vård, ob-tid, osv) kan resa och bo på öarna. Att färjan med god turtäthet också levererar varor och gods är avgörande. På så vis upprätthålls resandet också för framtiden, att**

människor kan bo kvar på öarna. Att se potentialen i enbart fritidsresandet är missvisande eftersom det inte går att likställa vardagens behov och resor med fritidsresor. Det gäller att prioritera det vardagliga resandet och öbornas behov av infrastruktur och sedan lägga till fritidsresandets perspektiv. De långsiktiga och hållbara perspektiven saknas med andra ord.

- s 30 "Kollektivtrafik på vatten" saknar tydliga utvecklingsmål i det regionala trafikförsörjningsprogrammet." Vi föreslår att ett samråd startas och arbetet med en regional utvecklingsplan för skärgården påbörjas. Samrådet bör bestå av Regionen, öarna, kommunerna, Bohusläns Skärgårdsråd samt Skärgårdarnas Riksförbund. Samrådet följer samtidigt utvecklingen i NOD (Nationellt organ för dialog och samråd mellan regeringen och civilsamhället) kring färjetrafiken, se bilaga.
- s 31 Begreppet "Öppettider" kan ej anses gångbart för infrastruktur. Vägar kan ej ha öppettider. Tjörnekalv angörs endast anropsstyrt under alla dygnets turer.
- s 32 "Linjens uppdrag är att erbjuda resmöjligheter mellan öarna Dyrön, Åstol, Tjörnekalv med Rönning på Tjoörn." Vi menar att denna skrivning inte är korrekt. Färjan utgör infrastruktur och är inte ett erbjudande utan utgör väg på vatten, se bilag SRF väg på vatten.

"Resandestatistik för linjen visar att antal resor på vardagar före kl 06.00 och efter kl 20.00 är mycket lågt." Vi menar att denna skrivning är missvisande då arbetstider och arbetspendling är en nödvändighet och inte kan räknas i eller beskrivas i dessa termer. "Turutbudet på kvällar är i nuvarande tabell mycket generöst i förhållande till antal potentiella resor." Vi menar att denna beskrivning ej är korrekt då färjan är infrastruktur och väg på vatten inte kan räknas i sådana termer. Resor på olika tider under morgon och kväll måste vara möjliga för dem som arbetar tidigt och slutar sent.

"På helger kommer resandet igång något senare på morgonen och turer före kl 07.00 har endast enstaka resenärer. Lördagar efter kl 21 och söndagar efter kl 20 är resandet mycket lågt." Begreppet "mycket lågt" är ej gångbart för infrastruktur. Arbetspendling till exempel, varierar och turerna måste finnas. Räkning av dessa kan inte följa en standard satt för urbana förhållanden på land. Se EUF- 174

"Mot bakgrund av detta föreslår förstudien en justering av linjens öppettider, framför allt vintertid. På sommaren kan det vara motiverat med ett något högre utbud då det är betydligt fler som reser med linjen." En bedömning som denna är inte möjlig för en skärgård. Färjan är infrastruktur och väg på vatten. Turlistan är en avgörande faktor för människors möjligheter att leva och bo på öarna och resa till och från arbete oavsett vad du arbetar med och var. Att se på färjan som en verksamhet med "öppettider" är inte förenligt med målen om en levande landsbygd och skärgård, eller gångbart för infrastruktur. Färjan är inte en verksamhet bland andra med erbjudande om "bättre öppettider". Resenärer med färjan som bor på öarna är ej "kunder". Färjan är inte en kundunderlagsbaserad verksamhet utan en infrastruktur som utgör väg på vatten. Vi menar att hela denna beskrivning och bedömning behöver omarbetas och sättas i sin rätta kontext. Som förstudien är utformad nu förbises både heltids- och deltidsoändes behov. Det är ej förenligt med EUF-174 samt målen om att landsbygden och skärgården ska leva, RUS, se bilagor.

Att öka antalet turer endast sommartid är att förbise och ignorera färjans väsentliga roll som infrastruktur i en bofast skärgård och reducera den till turistfartyg för fritidsresor. Färjan är nödvändig för godshantering (renovering) samt att företag och andra verksamheter ska fungera och kan erbjuda arbetstillfällen.

- "Vid införande av eldrift behöver fartyget laddas under dagen. Önskvärt är en laddningslucka på cirka 1,5 timmar på förmiddagen samt möjlighet för en längre eller flera kortare stödladdningstillfällen på eftermiddagen. Detta innebär att turutbudet behöver glesas ut något samt vissa turer behöver få ändrade avgångstider för att möjliggöra tillräcklig laddtid. Dock bör utbudet eftersträvas att återställas mitt på dagen om och i så fall när tekniken så tillåter så att tiden för laddning kan minskas."

Miljöhänsyn ska tas men kan inte göras på bekostnad av de bofastas infrastruktur, andra lösningar är möjliga. Bättre teknik eller att köra med reservfartyget under laddningstiden är två olika lösningar. Kravspecifikation för laddningskapacitet saknas och måste tas fram för att fartyget ska kunna upprätthålla infrastrukturen.

- *Måndag – fredag (vinter)*
    - *Avgångstiderna justeras något för bättre passning till anslutande bussar samt för att möjliggöra laddning under dagen. Nej, Detta ska inte ske på bekostnad av färre turer.*
    - *Första turen på morgonen, kl 04.30 från Åstol till Rönnäng tas bort. Nej, dessa turer behövs för pendling.*
    - *Natturen kl 00.30 från Rönnäng tas bort alla dagar måndag – fredag. Nej, dessa turer behövs för arbetspendling, fritidsaktiviteter, samhällsengagemang, ungdomars fritidsintressen, kultur osv.*
    - *Turen kl 23.35 tas bort måndag – torsdag, går endast fredagar. Nej, dessa turer behövs för arbetspendling, fritidsaktiviteter, samhällsengagemang, ungdomars fritidsintressen, kultur mm.*
    - *Turutbudet glesas ut med en tur på förmiddagen för att möjliggöra laddning av fartyget. Nej, detta ska inte ske på bekostnad av färre turer.*
    - *De två första morgonturerna samt sista turen på fredagskvällar kan med fördel anropsstyras då resandet på dessa turer historiskt varit mycket lågt. Nej, miljöhänsyn ska tas men kan inte göras på bekostnad av de bofastas infrastruktur, andra lösningar är möjliga. ta fram teknisk kravspecifikation.*
- De två första morgonturerna samt sista turen på fredagskvällar kan med fördel anropsstyras då resandet på dessa turer historiskt varit mycket lågt. En sådan förändring måste ske genom dialog med den bofasta befolkningen.*

Sammanfattning ang alla förslag för turlistan:

- **Dra inte in några turer, morgon, middag, kväll - sommar eller vinter**
- **Glesa inte ur turlistan**
- **Ta fram tekniska krav-spec för snabbblandning och sök EU-medel för finansiering**
- **Anropsstyrda turer ska diskuteras med samhällsföreningarna löpande för varje ny turlista**
- *s 33 Konsekvenser. "Förslaget innebär ett något sämre utbud för främst service- och fritidsresor. Dock kvarstår resmöjligheter i arbets- och skolpendlingslägen samt att det fortsatt erbjuds bra med resmöjligheter i förhållande till antalet potentiella resenärer. Reduceringen av turutbudet kommer att upplevas som negativt av boende och resenärer, även om nyttjandegraden är låg och det fortfarande finns flertalet turer att välja mellan." Detta är påståenden som ej är förenliga med rådande direktiv, väg på vatten, samt ej baserade på de villkor som öbor befinner sig i. De flesta kan själva inte styra över sin arbetstid. En sådan valfrihet existerar inte.*

*"Med bättre passning till anslutande busstrafik i Rönnäng kan kollektivtrafikresan för de resenärer som byter kortas, med förhoppning om att fler i framtiden kommer att ta bussen till båten istället för bil." Bättre anpassning till befintliga bussar är efterfrågat framförallt av arbetspendlare. En bättre anpassning till befintliga bussturer är positivt, inte minst för arbetspendlare, men som påpekats tidigare är resor med buss istf bil bara möjlig till vissa orter och i vissa riktningar. Att arbetspendla eller resa norröver vidare i Bohuslän fungerar ej med buss/tåg, men vi ser positivt på satsningar på kollektivtrafik på land på landsbygden i Bohusläns görs. Hur ser planen för detta ut?*

*"Befintliga bryggor trafikeras enligt samma upplägg som i dagens trafik." samt "Förändringen kommer att medföra viss kostnadsbesparing för Västtrafik då färre turer körs, men även minskad*

energiförbrukning samt slitage på grund av svallvågor, angröning med mera. Omställningen till eldrift leder i sin tur till minskade utsläpp.” Det finns ingen beskrivning av hur beräkningarna för kostnadsbesparingar har tagits fram eller motivering varför dessa besparingar ska göras. Att fartyget byggs om till eldrift ska inte påverka turlistan negativt för öborna. Inte heller ska nybyggnation och större fartyg för att skala upp för fler fritidsresor främst sommartid påverka öborna negativt genom att dra ner på resandet för vardagsresor. Turlistans omfång måste bibehållas och arbetspendling till och från skiftarbeten och ob-arbeten måste fungera oavsett om antal resenärer. Öborna ska inte belastas och den bofasta skärgården avfolkas pga arbete för förbättrad miljö, eller till förmån för satsningar på turism/fritidsresor. Vardagen och infrastrukturen för öborna ska prioriteras.

- s 34 Härön “Dagens resenärer är nöjda med befintligt turutbud. Eftersom turutbudet föreslås förbli oförändrat får det inga konsekvenser gentemot kund.” **De bofasta behöver utökade möjligheter att kunna arbetspendla och göra service-resor i vardagen på morgon och kväll. Upphandlingen bör ha som skall-krav att turlistan ska ge utökad service till öborna i dialog med de bofasta inför varje ny turlista, i enlighet med att färjan utgör väg på vatten och är infrastruktur. Jour saknas idag och bör läggas in som ett skall-krav så att också öbor på Härön omfattas av samma rättigheter om trygg och säker vård, uttryckningar med mera.**

Härö-borna har i många år fått avstå från aktiviteter eftersom det inte varit möjligt att resa till aktiviteter, som andra kommuninvånare haft självklar möjlighet till. Ingen möjlighet att utöva tex sportaktiviteter, kulturaktiviteter, kommunala möten mm.

Bästa alternativet är att lägga in bokningsbara turer även kvällstid.

**Vid olika räddningsinsatser på Härön idag att utnyttja SSRS för transporter. Detta bör ses över och förbättras. Ingen som helst jour eller beredskap finns ombord på färjan. Detsamma gäller för hemtjänstinsatser och larmutryckningar.**

**Samhället förlitar sig på frivilliginsatser på ön och bidrar inte till att ge en likvärdig vård och omsorg för Härö-borna.**

**Denna linje kan också söka statligt driftbidrag för upp till 85% av driftkostnaderna samt investeringsbidrag till nya färjor och kajer.**

- s 37 Kommunens synpunkter Tjörns kommun. Vi delar Tjörns kommuns oro, samt skärper den. Se hela detta yttrande.

*“Västtrafiks svar på kommunens kommentarer: Västtrafik har i den fortsatta utredningen sett att en on- demandlösning är för svårt att genomföra i dagsläget, det finns stora osäkerheter på hur en sådan lösning skulle fungera i praktiken. Vi har därför valt att upphandla nuvarande tabell.*

*Västtrafik har valt att behålla så många turer som möjligt. Turer som plockats bort har haft ett lågt resande. Det är inte motiverat att ha kvar turer för att möjligheten ska finnas. Delar av året då många reser samt tider på dygnet då trafiken nyttjas till arbets/studiependling har bibehållen turtāthet.*

*Västtrafik och kommunen behöver ha en fortsatt dialog om skolpendlingen. Det sker inom ramen för löpande dialog.*

*Fartygets storlek anses anpassat till befintligt resandeunderlag. Västtrafik har inte fått till sig att det ska till större utbyggnader på öarna som kräver ett större fartyg för den reguljära trafiken. Vid högt resande ex fina sommandagar eller del av året då besöksnäringen är stor, kommer Västtrafik att förstärka ordinarie trafik.”*

**Vi menar att Västtrafik synsätt inte är gångbart för infrastruktur i skärgården och är oroliga för att hänsyn inte tas till allvaret i de förändringar föreslås. Vi menar att detta är allvarligt och kan i längden blir dyrköpt för heltids- och deltidsboende, företag och räddningstjänst, men också för både kommun och region. Som vi tidigare påvisat; öarna har stor potential att öka antalet boende i**

tomma hus och idén om att nybyggnation är det enda sättet till ökad befolkning är baserad på okunskap om de berörda öarna. Angående möjliga framtida resvägar över kommungränserna ser vi fram emot en fortsatt dialog på ämnet.

- s 39 *sociala perspektivet*. Vi ser avsaknad av kunskap om att färjan bara delvis är kollektivtrafik utan i huvudsak infrastruktur och väg på vatten. Hela avsnittet blir därför missvisande då det gjorts mot bakgrund av en urban norm på land. Måldokument för skärgården och den bofasta befolkningen saknas vilket ger en tydlig bild att vissa påståenden saknar relevanta perspektiv. Hela denna del måste ha med EUF 174 för att bli relevant utifrån den bofasta befolkningens rättigheter och tillgänglighet. "Trafikeringen är rättvis och planeringen är inkluderande" Vi välkomnar en dialog med den bofasta skärgården och en uppdatering av synen på rättvis och inkluderande utifrån EUF 174, RUS bland andra. "Öarna är i stor utsträckning bebodda av äldre personer, undantaget Dyrön som har en mer blandad befolkning." Detta tyder på missvisande, bristande underlag. Bättre underlag måste ligga till grund för förstudien om situationen ser ut idag för samtliga öar. -/- "Delaktighet. Med faktorn delaktighet avses att skapa bättre förutsättningar för en rättvis planering att människor att känna sig och vara delaktiga i samhället och samhällsutvecklingen. I arbetet med förstudien har de kundsynpunkter som kommit in under det senaste året beaktats. Dessutom har dialog förts med kommunerna som bär ansvar att samla in synpunkter på kollektivtrafiken från kommuninvånarna. Därtill har synpunkter från öråden på Dyrön och Åstol beaktats, bland annat vad gäller fortsatta samt förbättrade möjligheter till ambulanstransport." Dialog för öborna med regionen ska också finnas (RUS, EUF-174) och ansvaret ska inte enbart lämnas över till kommunerna. Öborna är organiserade genom sina samhällsföreningar, vidare genom Bohusläns Skärgårdsråd och Skärgårdarnas Riksförbund. Det är genom dessa strukturer samverkan bör ske. Dialog kring samhällsplanering blir alltid bättre och mer långsiktigt hållbar när civilsamhället inkluderas tidigt i processen. Öborna bör ha tolkningsföreträdare på hur det fungerar i skärgården samt bör ses som en viktig resurs. Ett starkt civilsamhälle är en del av ett demokratiskt spänstigt samhälle och öarna har starka civilsamhällen som här inte varit del av processen i tillräckligt utsträckning.

- s 41-42 Se tidigare kommentarer om krav på tekniska specifikationer för fartygens inkl reservfartygets kapacitet för att klara av sitt uppdrag, samt specifikation på vad färjan har för roller. Problem med att förstudien föreslår gemensamt reservfartyg (se bilaga). Tidsplan för tillgänglighetsanpassning av kajen på Tjörnekalv bör specificeras.

Nya fartyget ska ta 150 passagerare. Det saknas redovisning om hur problematiken med för många resenärer under högsäsong och storhelger ska lösas. Då är det fortfarande en underkapacitet vilket leder till problem för tex de som ska resa till och från arbetet. Det saknas plan för hur öborna ska kunna ta sig till och från sina arbeten sommartid utan förseningar/hinder.

- s 43. Det finns ingen angiven tidsplan för ny kaj och tillhörande anordningar på Rönnäng. Det finns en hel del medel att söka hos EU, i synnerhet för elfärjor, men också för att bevara ö-samhällen. Det saknas förarbete och plan för hur sådan medel ska sökas. Ej heller är det beskrivet förarbete om att söka statliga medel. Det måste också säkerställas att det finns möjligheter att snabbbladda och bygga ut ledningsnätet så att färjan kan klara sitt uppdrag. Västtrafik är informerade om möjligheten att söka medel för detta av EU programmen "Horizon" och "Life" via Clean Energy for EU Islands (CE4EUI).
- s. 44 Det finns inte tillräckliga motiveringar till en produktionsminskning med cirka 33%.

"Risker- "Att det kommer bli missnöje med att utbudet på linje 361 reduceras, framför allt dagtid då många reser. Hanteras i första hand genom tidig dialog och kommunikation om förändringarna." Vi menar att det inte handlar om missnöje, utan om att medborgare ska ha rättigheter och möjlighet till arbete och delaktighet i samhället. Det hjälper inte med en tidig dialog när beslut har fattats. En tidig dialog med olika parter för utökad förståelse och kunskap för vad det innebär att leva på öar

och ta tillvara på erfarenheter och kunskap bör inledas redan i förarbetet. Det handlar om skärgårdens överlevnad och villkor, något som finns specificerat i lagar, förordningar och riktlinjer. Här måste mer kompetens om skärgårdens specifika förhållande, och kunskap om lagar och förordningar ligga till grund för arbetet, samt ske på ett demokratiskt säkerställt sätt.

#### **BILAGOR:**

**Bilaga 1: EUF-fördraget artikel 174**

**Bilaga 2: EKONOMISK, SOCIAL OCH TERRITORIELL SAMMANHÅLLNING**

**Bilaga 3: Remissvar från Skärgårdarnas Riksförbund (prissättning av väg på vatten)**

**Bilaga 4: Nationell strategi för hållbar regional utveckling**

**Bilaga 5: Pollux shipping riskbild**

**Bilaga 6: Reservfärja**

**Bilaga 7: Cabotageförordningen (EEG) nr 3577/92**

**Bilaga 8: EU-Kom tolkning av 3577\_92**